Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA | № 4. | d. 10 maja 1920 r.

Spis rzeczy.

1.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy na Kolei wązkotorowej Piotrków - Sulejów z dn. 3/IV 1920 r. № 465441.

Na mocy Dekretu № 152 z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu na drodze żelaznej, dojazdowej „Piotrków-Sulejów" od 10 kwietnia r. b.:

a) taryfa osobowa podwyższa się do 30 fen. za osobę i kilometr w klasie 3-ej i 45 fen. za osobę i kilometr w klasie 2-ej, przyczem opłaty mogą być zaokrąglone do ½ marki wzwyż i poniżej;
b) opłata za bagaż podwyższa się do 2 mk. od sztuki do 100 klg.
c) opłaty dodatkowe podwyższają się jak następuje:

1) za list przewozowy	0.50 mk.
2) za sprawdzenie wagi od 100 kgr.	0.20 „
3) składowe od 100 klg. za dobę: na placu	0.20 „
„ „ „ w magazynie . . .	0.40 „
4) osiowe od wagonu za pierwszą dobę	30.— „
„ „ za następne „	40.— „
5) czynności ładunkowe i przeładunkowe od 100 kg. .	0.50 „
6) podstawienie wagonu na bocznice przemysł. . . .	6.— „
7) za dezynfekcję od wagonu	10.— „
8) za wynajem opony . . . . ,	10.— „

Minister Kolei Żelaznych:
(—) *K. Bartel*

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy na Kolejach Państwowych w Dyrekcjach Warszawskiej i Radomskiej z dn. 13/III 1920 r. № 464553.

Na mocy dekretu № 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu, Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Na państwowych kolejach wąskotorowych od dn. 15 marca r. b. podwyższa się:

a) taryfa osobowa w Dyrekcji Warszawskiej do 30 fen. za osobę i kilometr w klasie 3 ej i 45 fen. w klasie 2-ej, a w Dyrekcji Radomskiej o 100% w stosunku do obecnie obowiązujących opłat;
b) taryfa towarowa w obydwóch Dyrekcjach o 100% w stosunku do obecnie obowiązującej, z wyjątkiem taryfy na buraki cukrowe i wytłoki buraczane, która podwyższa się o 50%, oraz taryfy na osad wapienny, która pozostaje niezmieniona.

Minister Kolei Żelaznych:
(—) w z. *J. Eberhardt*

3.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy na linjach Towarzystwa Akcyjn. Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych. z dn. 15/III 1920 r. № 465132.

Na mocy dekretu № 152 z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu na linjach Towarzystwa Akc. Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych od dn. 16 marca 1920 r. podwyższa się:

1) taryfa osobowa do 30 fen. za 1 osobo kilometr w klasie 3-ej i do 45 fen. za 1 osobo-kilometr w kl. 2-ej;
2) taryfa towarowa o 25% w stosunku do obecnie obowiązującej.
3) drzewo budulcowe (Dz. III № 15/28 Tar. Tow. Akc. Warsz. Dróg Żel. Doj.) oblicza się według stawek ładunków klasy IV z potrąceniem 30%.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. (—) *J. Eberhardt.*

4

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zastosowania na linjach Tow. Akc. Warsz. Dróg Żel. Dojazdowych i Tow. Akc. Budowy i Eksploat. Dróg Żel. Dojazdowych w Król. Polsk. rozporządzenia o trybie postępowania z osobami podróżującemi bez biletów, lub z biletami niewłaściwymi, z dn. 13/III 1920 r. № 465389.

Na mocy dekretu № 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu wprowadza się w wykonanie z dniem 1 kwietnia r. b. na linjach Towarzystwa Akcyjnego Warszawsk. Dróg Żelaznych Dojazdowych i Towarzystwa Akc. Budowy i Eksploatacji Dróg Żelaznych Dojazdowych w Królestwie Polskim rozporządzenia z dnia 5 kwietnia (Dz. Praw № 39 poz. 293) o trybie postępowania z osobami podróżującemi koleją bez biletów lub z biletami niewłaściwemi z następującemi zmianami:

1) w art. 2 i 3 minimalna kara 10 mk. redukuje się do 2 mk.,
2) w art. 5 minimalna kara 6 mk. redukuje się do 1 mk.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. (—) *J. Eberhardt*

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy na linjach Tow. Akc. Budowy i Eksploatacji, z dn. 28/II 1920 r. № 464497.

Na mocy dekretu № 152 z dn. 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) zarządzam co następuje:

Na kolei Mareckiej Tow. Akc. Budowy i Eksploatacji Dróg Żel. Dojazdowych w Królestwie Polskiem od dn. 1 marca r. b. podwyższa się taryfa osobowa: za osobę 1 kilom. w klasie 3-ej do 30 fen.
„ „ „ 2-ej do 45 „
i w wagonach towarowych, przystosowanych do ruchu osobowego, udzielanych do wyjazdów zbiorowych (przy ilości nie mniej, niż 20 osób) do 4 fen. za osobę i kilometr.

Również od dn. 1 marca wprowadzają się następujące zmiany w pobieraniu opłat dodatkowych:

1) za sprawdzenie wagi ładunków drobnych zamiast dotychczas pobieranych 0,04 fen. od 1 klgr. ma się pobierać 0,4 fen. od klgr. ładunku.
2) za sprawdzenie wagi ładunków wagonowych zamiast dotychczas pobieranych 0,02 fen. od klg. po 5 mk. od wagonu.
3) za naładowanie, wyładowanie i przeładowanie ładunków do każdych rozpoczętych 100 kg. za naładowanie lub wyładowanie po 30 fen zamiast 3,5 fen za przeładowanie po 50 fen. zamiast 7.0 fen.
4) za przechowanie ładunków za każde 100 kgr. i dodbę po 60 fen.

Minister Kolei Żelaznych:
w z. (—) *Eberhardt*

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy na linjach Tow. Akc. Łódzkich wąskotorowych Kolei Elektrycznych Dojazdowych, z dn. 28/II 1920 r. № 464497.

Na mocy dekretu № 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dz. Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) zarządzam co następuje:

Na linjach Tow. Akc. Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych od dn. 1 marca r. b. taryfa osobowa podwyższa się
do 20 fen za osobę i kilom. w klasie 3-ej i
„ 30 „ „ „ „ 2-ej

Minister Kolei Żelaznych:
w z. (—) *Eberhardt*

7.

PISMO

Ministra kolei żelaznych w sprawie zezwolenia na rozpoczęcie budowy kolei wąskotorowej Urszulewo Skrwilno, z dn. 21/II 1920 r. № 46835.

Do
Pana FELIKSA MIESZKOWSKIEGO
właściciela dominjum Skrwilno
poczta Rypin.

Uwzględniając podanie występującego w Pańskim imieniu Inżyniera Pana A. Przybylskiego, oraz pismo Dyrekcji Budowy Kolei Żelaznych dn. 12 stycznia 1919 r. za № 271 L. nadesłane do Ministerstwa Kolei Żelaznych wraz z odpisem zawartej z Panem umowy z dn. 10/XI 1919 r. po rozpatrzeniu planów, wykonawczych przez Inżyniera A. Przybylskiego, Ministerstwo Kolei Żelaznych zezwala Panu przystąpić do budowy bocznicy kolei wąskotorowej użyteczności prywatnej z Urszulewa do Skrwilna.

Zastrzega się przytem, że tory na zboczu dróg muszą być ułożone w ten sposób, by nie tamowały ruchu kołowego; szerokość balastu w części górnej wynosić będzie 1,5 mtr., w miejscu połączenia się bocznicy Skrwilno-Urszulewo z bocznicą Majewo Urszulewo ułożona zostanie mijanka użytecznej długości 150 mtr. i tor bocznicy Urszulewo-Skrwilno łączyć się będzie nie z magistrają, lecz z ułożonym drugim torem mijanki; budowa ma się wykonać pod dozorem Inspekcji Budowy M. K. Ż., na której utrzymanie złoży Pan 5.000 marek w kasie Ministerstwa Kolei Żel. Wybudowana bocznica zgodnie z zastrzeżeniami poczynionemi w §§ 9 i 10 umowy stanowić będzie własność Państwa i eksploatacje bocznicy zgodnie z §§ 8, 9, 10 i 13 zostanie przekazana Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych.

Pismo niniejsze nabiera mocy obowiązującej po otrzymaniu przez Pana z Ministerstwa Kolei Żelaznych zaświadczenie o wpłaceniu do Kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych 5.000 marek, które to zaświadczenie otrzyma Pan po złożeniu w Wydziale Kolei Wąskotorowych i Miejskich Sekcji Eksploastacyjnej odnośnego kwitu kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Minister Kolei Żelaznych
(—) K. Bartel.

8.

ZARZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie opóźnień pociągów osobowych z dn. 26/IV 1920 r.

Zauważyłem osobiście, że wbrew przepisom ruchu i mimo kilkakrotnych zarządzeń Ministerstwa Kolei Żelaznych spóźnienia pociągów osobowych przybierają coraz większe rozmiary i że pociągi osobowe odchodzą bardzo często z opóźnieniem już ze stacji początkowych. Opóźnienia te nietylko zagrażają w wysokim stopniu bezpieczeństwu ruchu, ale dają także powód do niepochlebnej publicznej krytyki Zarządu kolejowego i jego organów wykonawczych, które swojem biernem i niewłaściwem zachowaniem

się podczas postoju pociągów osobowych na stacjach wywołują wrażenie, jakoby im na przyśpieszeniu odprawy opóźnionego pociągu zgoła nie zależało.

Nie zapoznając trudności, na jakie przy obecnych stosunkach napotyka utrzymanie regularnego ruchu wskutek braku i złego stanu parowozów, niedostatecznych urządzeń stacyjnych, przepełnienia pociągów, osobowych i t. p. wyrażam przekonanie oparte na osobistych spostrzeżeniach, że tylko nieznaczna część opóźnień pociągów spowodowana jest tymi brakami, podczas gdy przyczyna większej części opóźnień tkwi w niezrozumieniu pracowników ważności i doniosłości regularnego ruchu pociągów tudzież w opieszałości pracowników służby wykonawczej, a przedewszystkiem w niedostatecznem jej wyszkoleniu i braku należytego i celowego nadzoru tak ze strony zawiadowców stacji, jakoteż ze strony inspektorów i rewizorów (kontrolerów) ruchu.

Celem stanowczego usunięcia tych nieprawidłowości zarządzam co następuje:

1) Pociągi osobowe muszą wychodzić ze stacji początkowych bezwarunkowo regularnie.

Składy tych pociągów winny być na czas postawione pod peron, drużyna konduktorska winna się jawić przy pociągu w przepisanym czasie, a parowóz musi buć bezwarunkowo na czas dostawiany i to tak, aby możliwem było dokładne wypróbowanie hamulca zespolonego i usunięcie ewentualnych jego usterek bez opóźnienia pociągu.

Polecam przytem przyczynę każdego, choćby tylko minutowego opóźnienia pociągu osobowego ze stacji początkowej dokładnie zbadać i winnych pociągnąć do surowej odpowiedzialności.

2) Kasy osobowe i bagażowe należy na czas otwierać.

3) Przy wyprawianiu pociągów towarowych należy baczyć, aby nie tamowały one regularnego biegu pociagów osobowych.

4) Wjazdy innych pociągów do stacji i służbę manewrową należy tak uregulować, aby jezdnia przeznaczona dla pociągu osobowego była we właściwym czasie wolną. Zatrzymywania pociagów osobowych przed sygnałami wjazdowymi należy bezwarunkowo unikać.

5) Pociągi osobowe mają się na stacjach zatrzymywać dokładnie w miejscach dla tych pociągów przeznaczonych.

O ile położenie peronów, ustawienie żórawi wodnych, lub wzgląd na inne pociągi osobowe, równocześnie na stacji się znajdujące nie wymagają innego ustawienia — należy pociąg osobowy na stacji tak zatrzymywać, ażeby środek składu pociągu stał naprzeciw środka budynku stacyjnego, natomiast niedopuszczalne jest zatrzymywanie wagonu bagażowego naprzeciw biura ruchu — jak to się zwykle dzieje — przez co przedłuża się drogę podróżnym wsiadającym do pociągu i utrudnia się ich wsiadanie w miejscach nie urządzonych do wsiadania i w nocy nie oświetlonych, co powoduje zewsze przekroczenie czasu zatrzymania skrócenie tego czasu w razach opóźnionego nadejścia pociągu.

6) Bagaż przeznaczony do załadowania powinien być jeszcze przed nadejściem pociągu przygotowany w tem miejscu, w którem wagon bagażowy ma się zatrzymać przy uwzględnieniu zasad powyżej wyłuszczonych.

7) Konduktor bagażowy winien przy załadowaniu bagażu baczyć pilnie na celowe sortowanie bagażu w porządku stacji przeznaczenia, aby wyładowanie mogło się odbyć w najkrótszym czasie.

8) Konduktorzy klasowi winni się troszczyć o to, aby pomieszczenie wsiadających podróżnych odbywało się z możliwym pośpiechem. Konduktorzy ci winni się porozumiewać wzajemnie co do wolnych miejsc w wago-

nach i stosownie do tego kierować podróżnych. Odsyłanie podróżnych od jednego konduktora do drugiego tam i z powrotem jest niedozwolone.

9) Na stacjach zmiany parowozów winny być parowozy bezwarunkowo na czas dostawianie, również i drużyny konduktorskie na stacjach ich zmiany mają oczekiwać na pociąg przed jego nadejściem.

10) Nabieranie wody powinno się uskuteczniać w czasie postoju, przewidzianym w rozkładzie jazdy. Pracownicy do obsługi żórawia i czyszczenia popielnika mają oczekiwać na pociąg przy żórawiu.

11) Dyżurni ruchu są odpowiedzialni za czasowe i celowe wydanie zarządzeń potrzebnych do przyjęcia i szybkiej odprawy pociągów. Ich obowiązkiem jest śledzić bieg każdego pociągu i stosownie do tego ustalać krzyżowania i wymijania, jakoteż jeszcze przed nadejściem pociągu troszczyć się o to, aby pracownicy potrzebni do wykonywania czynności przy pociągu byli na swoich posterunkach jeszcze przed wjazdem pociągu i aby bagaż był złożony w odpowiedniem miejscu. W razie jeśli pociąg osobowy ma wjechać na inny tor jak zwykle, lub jeśli wskutek zmienionej sytuacji ma się pociąg osobowy zatrzymać w innem miejscu, winien dyżurny ruchu powiadomić o tem organa pocztowe jeszcze przed nadejściem pociągu i wskazać im miejsce, w którem ma stanąć wagon pocztowy. Podczas postoju pociągu jest dyżurny ruchu obowiązany czuwać nad tem, aby wszystkie czynności odbywały się sprawnie i szybko i były bezwarunkowo ukończone w czasie zatrzymania przewidzianym w rozkładzie jazdy.

W razie spóźnień jest dyżurny ruchu obowiązany użyć wszelkich dozwolonych środków aby postój ile możności skrócić.

12) Kierownicy parowozów winni się starać nie tylko o dokładne utrzymanie przepisanych rozkładem jazdy czasów jazdy na poszczególnych szlakach, ale także o jak największe skrócenie tych czasów w dozwolonych granicach, jeżeli pociąg jest spóźniony.

13) Dyrekcje zarządzą jak najściślejszą rewizję dzienników jazdy pociągów osobowych. Wszystkie przewinienia powodujące choćby nieznaczne spóźnienie należy surowo karać.

Czynię osobiście odpowiedzialnymi za jak najściślejsze przestrzeganie powyższych wskazań zawiadowców stacji, inspektorów ruchu i rewizorów (kontrolerów) ruchu, których obowiązkiem jest czuwać nad należytem wykonywaniem służby przez podwładnych pracowników. Spostrzeżenia poczynione przezemnie rzucają niekorzystne światło na działalność organów nadzorczych, bo taka opieszałość i bierność w wykonaniu służby przez pracowników służby wykonawczej, jaką można na każdej stacji stwierdzić z okna wagonu nie byłaby możliwą, gdyby zawiadowcy stacji i organa kontrolne nie zaniedbywały swoich obowiązków i gdyby celowy nadzór i odpowiednie pouczania wychowywały należycie podwładnych pracowników.

O ścisłem przestrzeganiu niniejszego zarządzenia będę się przekonywał przez wysyłanie organów Ministerstwa, a wszelkie zaniedbania w tym kierunku będę z całą surowością ścigał.

Minister
(—) *K. Bartel.*

Tłoczono w Drukarni Państwowej 9778